Jaro 18-a Majo-Junio-Julio 1966 N-ro 4



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretario: J. POPTIE, Poŝtfako 2204, Utrecht, Nederlando
Redaktoro: E. BURGLER, Sportstraat 62, Amsterdam-Zuid
Konto: Algemene Bank Nederland, Amsterdam, No 30.36281



Prezidanto de Jong transdonas la donacon al s-ro Lohman

Rerigardo al nia 18-a en Utrecht



En la persono de s-ro Labordus ni sincere dankas ĉiujn L.K.K.-anojn kaj helpantojn

„....Kiel supera staciestro mi forte esperas, ke vi ekhavos favoran impreson pri nia urbo kaj ties loĝantaro, sed samtempe, ke vi, kiel esperantistaro havos bonan kongreson, kiu helpos ĉe la atingo de via idealo: 'Esperanto dua lingvo por ĉiuj'."

Tiujn ĉi vortojn direktis al ni la supera staciestro de Utrecht, sinjoro L. Kasje en la Kongresa Libro de nia 18-a IFEF-kongreso en Utrecht.
350 kongresanoj el 18 landoj povas certigi, ke la impreso pri la kongresurbo estas favora kaj ke ĉiuj admiris kaj alte taksis la grandan laboron, kiun LKK havis jam antaŭ kaj ankaŭ dum la kongreso por kontentigi ĉiujn.
Kvankam nur malmultaj Esperanto-flagoj markis nian vojon al la kongresojo, estis multaj helpemaj gekolegoj, kiuj gvidis la novalvenintojn al la granda konstruo de la nederlanda fervojista- kaj transportista sindikato.
Agrable pasis la Interkona Vespero; ĝi estas unu el la plej bonaj programeroj el niaj kongresoj, ĉar ĝi respondas al la deziroj de la kunvenintoj: havi plenan okazon senĝene rilati kun multaj malnovaj amikoj kaj konatoj.
Ne estis programo, kiu devigis al silenta aŭskultado, nek bruega muziko, kiu malebligis senĝenan interparolon. La aranĝo de la tabloj estis tia, ke oni facile povis vagi tra la salono por atingi unu la aliajn.
Agrabla kaj gaja estis la sfero.
Amuza interrompo de tiu senpograma vespero estis la „serio da prezentoj", en kiu ses rivaloj el diversaj nacioj devis montri sian lertecon en la turnado de la gurdorado.
Kun vera sindono la konkursantoj turnadis la radon de miniatura gurdo kaj ŝvitante ili aperigis la gajigajn melodiojn, kiuj plenigis la salonon kun la kantado de la ĉeestantoj.
Ne estas mirige, ke la juĝantaro elektis kiel gajninton „filon de la lando de la muziko", s-ron Germano Gimelli.
S-ro de Jong prezentis al li multvaloran ateston, laŭ kiu li povas sin nomi „unuaklasa turnanto de la gurdorado de la urbo Utrecht" kaj la prezidanto esprimis la deziron, ke tiu nova grado estu por ĝia posedanto instigo por disvolvi la iom malfrue malkovritan talenton.
La dimanĉmatena ekskursado kaj la ko-

Ĉu vera talento, ĉu respektego de la prezidanta martelo?...



muna fotado estas jam tradicia parto de niaj kongresoj. Dimanĉe posttagmeze okazis ekumena diservo, vere unika en la historio ne nur el esperantista, sed ankaŭ el religia vidpunkto.
Plenega estis la salono dum la oficiala malfermo. Kvankam dum tiu ĉi jaro ne okazis t.n. festparolado, ĉiuj paroloj havis festan karakteron, ĉar ili estis elparolitaj en Esperanto.
La Solenan Malfermon ĉeestis multaj aŭtoritatuloj, i.a. Lia Moŝto la Ŝtata Sekretario de la Ministerio de Trafiko kaj Akvostato Inĝ. S. A. Posthumus, la prezidant-direktoro de la Nederlandaj Fervojoj Inĝ. J. Lohmann, la prezidanto de la Dungitara Konsilantaro ĉe la Nederlandaj Fervojoj s-ro G. J. Alink, la direktoro de la Ĝenerala Transport- kaj Ekspeda Entrepreno Van Gend & Loos s-ro d-ro J. Dorjee, mag. Mr. van Winkel, por FEN.



La Solena Malfermo
Maldekstre kelkaj eminentaj gastoj

Multe impresis la ĉeestantaron, ke la Fervojista Sindikato en Germanio sendis specialan delegiton en la persono de s-ro Schoelly. Same agis la Kultura kaj Sporta Sekcio de la Italaj Fervojoj, en kies nomo ĉeestis s-ro Pasquale.
Kiel en ĉiuj kongresoj, ankaŭ dum tiu ĉi jaro signifis la Solena Malfermo laboregadon por la komitat- kaj estraranoj.
La kongresa tagordo estis plena je diversaj kunsidoj kaj bedaŭrinde, la tempo tro mallonga por ĉion detale priparoli. Eĉ dum la Internacia Balo formiĝis grupetoj por pritrakti seriozajn oferojn koncerne la kongreson.
Granda avantaĝo estis, ke ĉiuj kunvenoj povis okazi en la sama konstruaĵo, oni do ne devis perdi apartan tempon per kurado el unu konstruo en la alian.

La Fakprelega Komisiono kunvenis sub gvido de s-ro J. Giessner; s-ro Ritterspach gvidis la kunvenon de la Terminara Komisiono. Kun ĝojo ni ĉiuj aŭdis ke jam aperis la unua Fakterminara Vortareto. GEFA ĝin eldonis kaj ankaŭ IFEF subvenciis.
Okazis oficiala akcepto en la urbodomo,



Renkontiĝo de malnovaj amikoj

kie la vicurbestro alparolis la reprezentantojn de la diversaj landaj asocioj.
La programo de la kunveno de la IFEF-estraro kun la IFEF-komitatanoj estis tiom troŝarĝita, ke fine mankis tempo por pritrakti la aferojn funde kaj serioze.
Interesaj estis la ekskursoj al la ventmueliloj de Kinderdijk kaj al la fromaĝ- kaj pip-urbo Gouda. Multaj ĝuis la ekskurson al Veluwe, kaj admiris la Deltalaborojn. Pri tio ni jam skribis detale en niaj gazetoj.



Ni plene ĝuis la lastan ekskurson antaŭ la fino de la kongreso

La Bizanca Ĥoro el Utrecht, sub gvido de d-ro Miroslav Antonovič, en ukraina popolkostumo prezentis siajn belegajn kantojn, dum la arta vespero mardon vespere.
La filmo „Vojaĝo tra Nederlando" ekko-



Oficiala akcepto en la urbodomo



Gaja momento dum la Internacia Balo

nigis al ni majstre filmitajn nederlandajn urbojn. La prezentado estis bonega. „Trajno 3712" temis pri fervojista deĵoro, tipaj pasaĝeroj.
La fakprelegon enkondukis k-go Giessner, kiu montris je tio, ke la trafiko relostrato estas speciala problemo. La preleganto k-go Labordus en duonhora prelego skizis la evoluon de „La mekanikigo de la pecaĵ-manipulado". Vidu la tekston sur p. 12.
La lumbildoj pri nia sekvonta kongresurbo Fulda meritas ĉies admiron. Lerte klarigis s-ro Lautenbach.
Ankaŭ la franca filmo pri nia kongreso en Hamar estis sukcesa. Ni bezonas tiajn memorojn, por ke ni kun kuraĝo daŭrigu nian laboron por la estonteco.
La filmo de k-go Geroldinger pri la skisemajnoj en Kriml kaj la filmo pri la inaŭguro de Esperanto-vojo en Romanshorn multe plaĉis al la ĉeestantoj. Ni devas esprimi nian dankon pro la bonega organizado de tiu ĉi vespero.
Kun diversaj facetoj de la fervojista mondo oni povis interkonatiĝi dum la ekskursoj i.a. al la stacidomo de Utrecht, al la dizellaborejo kaj studocentro por signalado, al la entrepreno de Van Gend & Loos kaj al la vagonfabriko „Werkspoor". La gvidantoj meritas multan dankon pro ilia granda laboro.
La tradicia ekskurso por la virinoj estis interesa.
Historia estas nia 18-a kongreso, ĉar en ĝi decidis la komitatanoj nome de siaj asocioj (el 21 voĉdonoj 12 por), ke IFEF aliĝu kiel faka asocio al UEA.
Kiel kongresurbo por nia 19-a IFEF-kongreso akceptiĝis la germana urbo Fulda, kaj por nia jubilea kongreso en 1968 ni verŝajne kunvenos en Bulgario.



S-ro de Jong transdonas al la vic-urbestro

Malferma parolo de nia prezidanto k-go de Jong:

Estimataj ĉeestantoj, altestimataj sinjoroj de la Honora Komitato,
estimataj gastoj,
karaj amikoj, membroj de IFEF.

En la nomo de la Internacia Fervojista Esperanto Federacio mi tutkore bonvenigas vin en ĉi tiu malferma kunveno de nia 18a kongreso.
Specialan saluton mi direktas al la Protektantoj de nia 18a, kies salutvortojn ni trovis en la Kongresa Libro.
Jam ni povis konstati ke la ĉeesto de la eminentuloj de la Honora Komitato multe kontribuis al la solena karaktero de ĉi tiu vespero.
Ni sincere dankas al la Sinjoroj Protektantoj, ke ili bonvole oferis liberajn horojn de la dimanĉo, por montri simpation al nia movado kaj ĝia celo.
Ni esperas ke la festa aspekto de la bele ornamita salono, iom rekompencas la mankon de la dimanĉvespera hejma sfero.
Apartan saluton mi direktas ankaŭ al la oficiala reprezentanto de la Germana Federacia Fervojo kaj la reprezentanto de la Germana sindikato.
Tiu reprezentado multe ĝojigas nin, kaj ni povas certigi ke ni reciprokas la kontakton, jam la proksiman jaron, okaze de nia 19a kongreso en Fulda.
Koran bonvenon ankaŭ al sinjorino Stapel, la edzino de nia neforgesebla unua IFEF-prezidanto kaj al niaj honoraj membroj Drijfhout kaj Lok.

Karaj amikoj, kongrespartoprenantoj

Kun ĝojo mi salutas ankaŭ vin, kiu per via partopreno subtenas nian laboron.
Multaj el vi entreprenis longan vojaĝon por atingi ĉi tiun malgrandan kaj malaltan landon al kiu LKK invitis nin por tutsemajna restado.
Sendube plej multe altiris vin al Utrecht, via deziro pasigi en la kongresa urbo agrablajn tagojn kun ŝatataj kolegoj el multaj landoj.
Vi ja bone scias ke ĉi tiuj grandskalaj renkontiĝoj donas al la posedantoj de la internacia lingvo plenan okazon por libera kaj amika interrilato. Jam hieraŭ la renovigitaj kontaktoj atestis pri tio.
Ni bone konsciu ke ĝi estas tiu demonstracio de la praktika uzebleco de nia lingvo, kiu finfine devas konvinki tiujn, kiuj ĝis nun montris malmultan interesiĝon por nia celado.
La sukceso de niaj kongresoj dependas ne nur de ĝiaj organizantoj aŭ de la estraroj, sed grandparte ankaŭ de ĝiaj partoprenantoj.
Se en la proksimeco de la kongresejo oni aŭdas 10 aŭ 15 naciajn lingvojn, tiam ni emfazas nur la lingvoproblemon kaj ne ĝian solvon. Ni bone atentu tion.
LKK kaj ĝiaj helpantoj, sub gvido de nia amiko Labordus streĉe laboris dum pli ol jaro, por prezenti al ni favorajn kondiĉojn por sukcesplena kongreso.
Multajn malfacilaĵojn, precipe ankaŭ koncerne loĝadon, L.K.K. devis venki. Eble ĝi ne tute sukcesis kontentige solvi ĉiujn dezirojn tiurilatajn, malgraŭ multaj klopodoj.
Ni do esperas ke la vetero favoras nin tiel, ke la dormoĉambro ne estos la plej grava rifuĝejo dum via restado en Nederlando.
Utrecht estas vigla urbo, kie pulsas la vivo de la fervojo kaj de la sindikatoj. Ĝia vere belega ĉirkaŭaĵo kaj la simpatio de ĝia urbestro al nia kongreso, sendube kontribuos al agrabla restado.
Al LKK kaj al ĉiuj, kiuj, en iu ajn maniero, helpis en la organizado de la kongreso, mi esprimas sinceran dankon.
En nia 18a kongreso partoprenas 350 membroj el 18 landoj. La nombro da partoprenantoj certe ne imponas, se ni konsideras ke IFEF travivis ankaŭ kongresojn kun 800 kaj 1000 partoprenantoj.
Denove montriĝis ke la sudaj-kaj la orientaj landoj pli allogas niajn fervojiston ol la landoj kun ŝanĝiĝema klimato.
Malgraŭ tiu necerta faktoro, la kolegoj en Utrecht havis la kuraĝon, por la dua fojo inviti niajn membrojn al sia urbo.
Por la dua fojo la urbestro stimulis tiun iniciativon, kaj por la dua fojo la sindikato N.B.V. disponigis al ni sian vastan domon kun la belaj salonoj kaj komfortaj ĉambroj.

Estimataj kolegoj

Se ni komparas ĉi tiun 18an kongreson kun la 5a kiu okazis ĉi tie en 1953, tiam ni povas konstati sufiĉe gravajn progresojn, tiel koncerne la membronombron kaj la nombron de aliĝintaj landoj, kiel

ankaŭ koncerne la kvaliton kaj la nivelon de nia federacio.
Kompare kun tiu 5a kongreso nia membronombro pli ol duobliĝis, de apenaŭ 1200 membroj en 1953 ĝis pli ol 2500 hodiaŭ, dum la nombro da aliĝintaj landoj kreskis de 13 ĝis 19.
En ĉi tiu sama salono, varme aplaŭdita de la ĉeestantoj, nia Germana delegito entuziasme raportis en 1953, ke la Germana Federacia Fervojo, KIEL LA UNUA En LA MONDO, decidis apliki Esperanton en sia ampleksa horaro.
Hodiaŭ jam diverslandaj fervojaj kompanioj uzas Esperanton en siaj horaroj, dank' al tiu bona ekzemplo kaj kiel sekvo de la aktiva agado de la koncernaj landaj asocioj.
La maturiĝon de nia fervojista movado montras ankaŭ la nivelo de ĝiaj kongresoj, la nivelo de ĝia internacia organo, la ŝanĝita strukturo de nia federacio kun sia komitata sistemo, la pli altnivelaj fakprelegoj kaj kunsidaj pritraktoj.
Koncize dirite tio signifas: ke el propra forto ni konstruis fortikan kaj memstaran organizaĵon, tute konforme al la sendependa kaj liberema karaktero de la fervojistoj.
En la daŭro de multaj jaroj multaj aktivuloj disponigis por tio sian tempon, energion kaj kapablon.
Al Vi, Landaj Estraroj, Komitatanoj kaj Membroj, apartenas la tasko bone gardi la sendependecon de nia FERVOJISTA MOVADO.

Estimataj Sinjoroj

Per si mem ĝi jam estas signo de kompreno por nia laboro, atesto de simpatio al fervojistoj kaj instigo al sendependeco de ĝia movado, ke la plej alta fervoja eminentulo de la kongreslando, alparolis nin en Esperanto.
Ni alte taksas tiun simpatian geston de la Prezidant-direktoro, kaj ni volonte substrekas la fieron koncerne la modernigon de la Nederlanda Fervojo.
Kolegoj el 18 landoj, kiuj aplaŭdis la simpatian paroladon, sendube povas certigi ke ankaŭ en la hejma lando la modernigo estas unu el la ĉefaj taskoj de la nacia fervojoj.
Kiel fervojistoj ni ja entuziasme partoprenas en tiu strebado de niaj direkcioj.
Kiel esperantistoj ni volonte atentigas al la Eŭropa Fervojo ke la modernigo ne estas kompleta, se oni ne dediĉas atenton al la modernigo de la KOMUNIKADO, kiu ja ludas tiom gravan rolon, ankaŭ en la interfervojaj rilatoj.
Moderna kaj plej efika estas la komunikado per unu Internacia Lingvo por internacia uzo.
La fakto ke ankaŭ la atingo de tiu celo postulas kelkajn jarojn, ne devas esti preteksto por kontinui la malfacilaĵojn, kiujn kaŭzas la nuna lingvoproblemo.
Mi jam esprimis nian ĝojon pro la apliko de Esperanto en la horaroj de kelkaj fervojoj.
Tamen ne kontentigas nin la nombro de la fervojoj kiuj sekvis tiun la ekzemplon.
La vojaĝema esperantisto, kiu havas valoron por la fervojo ankaŭ el komerca vidpunkto, prave atendas de tiu fervojo ke ĝi faciligu al li la vojaĝon en eksterlando.
En la nuna tempo, kiam milionoj da homoj transpasas landlimojn, por libertempi, kongresi aŭ por aliaj renkontiĝoj, jam ne sufiĉas presigi gravajn komunikojn en la horaro, en du aŭ tri tiel nomataj modernaj lingvoj.
Kaj se la fervojoj jam konstatis ke la 7-lingva leksikono estas malfacile manipulebla, tiam ni rekomendas al ĝi esplori, ĉu Esperanto ankaŭ tie ne povus doni praktikan solvon.

Estimataj Sinjoroj Protektantoj

Kiel prezidanto de la Internacia Fervojista Movado, mi sincere dankas al vi pro la afablaj vortoj direktitaj al ni.
Speciala surprizo estis por ni ke membroj de la Honora Komitato alparolis nin en Esperanto.
La spontanea aplaŭdo klare montris ke Viaj unuaj paŝoj sur tiu tereno, trovis tre bonan akcepton ĉe tiuj kiuj kapablas juĝi pri la rezultato.
Vere ni admiras Vian kuraĝon publike montri tiun kapablon.
Sendube vi jam konstatis ke facile lernebla estas la Internacia Lingvo kiun ni rekomendas por ĝenerala uzo.
Por vi ĝi certe estis aparta travivaĵo ke per tiu unu lingvo vi atingis samtempe 18 naciojn.
Vi plene pravigas la vortojn de sinjoro Alink, kiu diris ke la enkonduko de Esperanto forigos la barojn en la internaciaj rilatoj.
Ni multe dankas pro tiu brila kunlaboro en ĉi tiu malferma kunveno.
Ĝi donis al ni novajn argumentojn, novan stimulon por daŭrigi nian laboron.
Kiel memoro al ĉi tiu fervojista kongreso, mi prezentas al la plej alta fervojisto de la kongreslando, fotolibron pri Nederlando, kun teksto en Esperanto.
Per tio mi havas la honoron malfermi la 18an IFEF kongreson.

Raporto pri la Laborkunsidoj

Dum nia 18-a Kongreso en Utrecht

La multaj partoprenantoj jam plenigis la sobre ornamitan kunvenan salonon, kiam la komitato kaj la estraro okupis siajn lokojn en la antaŭa vico.
La prezidanto, bonveniginte la ĉeestantojn, petis senkulpigon pro la malfrua alveno de la estraro kaj komitato. Kaŭzo estis la plenplena programo de pritraktaĵoj dum la komitatkunsidoj. Ties priparolo postulis pli da tempo, ol estis antaŭvidite. Ĵus finiĝis la aldonita tria kunveno, kiu okazis en la frua mateno antaŭ la laborkunsido.
Malfacila kaj ofte teda por la partoprenantoj estis la pritrakto de la novaj regularoj. Kun vera pacienco ili laboris pri tiu seka materio, ĝis finfine ĉiuj punktoj havis sufiĉan atenton, tiel, ke nun la novaj ĝenerala- kaj kongresa-regularoj estas pretaj por akcepto.
Dankon la prezidanto esprimis pro la konstrua maniero, en kiu laboris la komitatanoj.
Nur sekve de la komprenemo de tiuj viktimoj la estraro sukcesis fintrakti almenaŭ la plej gravajn punktojn de la tagordo.
La aperigon de la bonaspekta vortareto kun 2000 fervojaj terminoj, nomis la prezidanto ĝojiga afero. Ĝi estas rezulto de la senlaca laborado de kolego Ritterspach kaj liaj helpantoj en la Terminara Komisiono.
Malgraŭ la kritikoj de pli kompetentaj membroj, la prezidanto multe ĝojis, ke la Terminara Komisiono fine aperigis post multjara laborado ion konkretan. Kompreneble ni ne volas fanfaroni pri la rezultato ekz. ĉe U.I.C. Sed ni konsideru tiun ĉi libreton bonega helpilo por tiuj, kiu verkas, kaj ankaŭ por tiuj, kiuj ŝatas legi fervojfakajn artikolojn esperantlingvajn.
Se ni utiligos la libreton en ĝusta maniero, tiam ĝi povos esti bazo por plia kaj pli bona laboro. Ĝi ja donas okazon por juĝi per konstanta aplikado la praktikan valoron de esprimoj kaj vortoj. Kaj kiel tian, li multe rekomendas la libreton al niaj membroj.
Jam la stencilita rezultato de plujara laboro, kiun siatempe havigis al ni s-ro Blondeau, kaŭzis kontentan senton ĉe la tiama IFEF-estraro. Sed ni havas la impreson, ke oni ne sufiĉe ekzercis la proponitajn esprimojn.
Ĉiu, kiu verkas, bonvolu memori, ke jam unufoje ni ne aplikis en tiu verkado la eblecojn, kiujn prezentis la jam tiam aperinta vortotrezoro.



La nova estraro kun ĉefkomitatano Labordus

Transirante al malprospero, kiu trafis nian federacion ankaŭ en la pasinta jaro, la prezidanto petis la ĉeestantojn starante memori la membrojn, kiuj forlasis nin en la daŭro de la jaro pro morto.
Li proponis sendi saluttelegramon al la eksiĝinta prezidanto de FISAIC, nia amiko Marcel Mollion.
Memorinda estas ankaŭ la fakto, ke en la estraro troviĝis du geamikoj, kiuj ĝuste en ĉi tiu kunvena tago festas sian naskiĝtagan datrevenon. Al s-ino Burgler la prezidanto oferis bukedon da rozoj, al s-ro Walder boteleton da rokakvo, distilitan en Nederlando.
Al ambaŭ li multe dankis por la bona laboro en la estraro de IFEF. Spontanea aplaŭdo substrekis liajn vortojn. Inter *la envenintaj salutoj* estis leteroj de la Esperanto-Rondeto de Ministerio por Trafiko en Prago, de la Subdirektoro de la hispanaj Fervojoj en Madrid, de la Universala Esperanto-Asocio en Rotterdam. Saluttelegramo envenis de nia kolego Nawrowski, kiu bedaŭrinde ne povis veni al Utrecht.
Krome alvenis salutleteroj de kolegoj el Hispanio, Sovetunio, el Federacia Germanio kaj el Demokrata Germanio.

Koncerne la kongresraporton el Hamar kgoj Ritterspach kaj Giessner rimarkigas, ke ĝi entenas eraron, ĉar la statuto ne estis unuanime akceptita en la komitata kunveno. La sekretario korektas tiun ĉi erareton. La frazo devas teksti: Post kelkaj ŝanĝoj la nova statuto estis akceptata de la komitata kunveno. Plue estis nenia rimarko, do la resto estis „unuanime" akceptita.
La jarraportoj de la vicprezidanto, de la sekretario kaj de la kasisto estis sen plia diskuto akceptataj. Antaŭ la pritrakto de la buĝeto (punkto 5a) rakontis la prezidanto, ke post la aperigo de la unua buĝeto ni ricevis kelkajn rimarkojn unue el Svisio, poste el Germanio, ĉar en la buĝeto staris kelkaj sumoj, kiuj ne apartenas en la buĝeton; tial post pritraktado de la buĝeto en la estrarkunveno, la kasisto prezentis dum la kongreso alian. Cetere ni ne ŝanĝis la ciferojn, nur forlasis kelkajn aferojn, kiuj apartenas en alian financan raporton. Laŭ peto de kgo Greutert la buĝeton ni pritraktos en sekva kunveno, por ke ĉiuj bone povu trastudi ĝin.
Kgo Barnickel demandis, ĉu estas bezonata nova skribmaŝino. La prezidanto respondas, ke unue ricevis li kaj nun ni aĉetos maŝinon por la sekretario. Barnickel konsilas farigi novan stam-



Rigardo en la salonon dum la laborkunsido

pilon kun la nuna nomo de nia federacio kaj nur kun la indiko „estraro", forlasi „ĉefestraro". La komitatanoj konsentis, ke ni pritraktu la buĝeton en sekva kunveno.
Sesa punkto estis la raportoj de la fakaj komisionoj. La junulara gvidanto d-ro Ferenczy raportis. Vidu la raporton en la sama numero. Lia raporto estis akceptita sen rimarkoj. Pri la fakprelega komisiono raportis kgo Giessner. En tiu kunveno partoprenis 27 personoj el 13 landoj. Li anoncis, ke la sekvonta fakprelego en Fulda estos internacia fakprelego kun komparoj. Oni jam kolektas materialon por ke oni povu selekti. Speciale la prelegoj kun diapozitivoj altiras la atenton. La titolo de la prelego estos: Helparanĝoj por majstri neregularaĵojn en la trajntrafiko kun la subtitolo „Konciza raporto pri kelkaj gravaj vidpunktoj".
Kgo Ritterspach raportis pri la laboro de la terminara komisiono. En ĉi tiu kongreso estis granda interesiĝo, ĉar ĉeestis 25 personoj el 10 landoj. La fakterminaro feliĉe povis aperi ĝuste antaŭ la kongreso. Li montras al la granda laboro, kiun li kaj liaj kunlaborantoj havis dum 10 jaroj. Lian raporton vi povas legi en la sama numero.
La prezidanto dankis la raportintojn, laŭdis la kunlaborintojn de la terminara komisiono, ĉar por nia movado la terminaroj estas tre gravaj. Specialan dankon al s-ino Ritterspach, kiu helpis kaj subtenis la edzon en tiu ĉi grandioza tasko.
La ĝenerala- kaj la kongresa regularoj estis (post antaŭa diskuto en komitata kunveno) akceptitaj. Ili validos ekde la 18a de majo. La prezidanto dankas la kunlaborintojn, kgojn Walder, d-ron Bácskai, Blondeau, Giessner kaj Sekereŝ, kaj ankaŭ kgon Greutert por la multobligado.

La propono de la IFEF-estraro, ke la kotizo restu la sama, estis unuanime akceptita.

La propono de la Pola Ferv. Esp. Federacio, ke IFEF ebligu la aliĝon de dumvivaj membroj, estis pro ekonomiaj kaj praktikaj kaŭzoj malakceptita. La kotizo de IFEF estas jam tiel malalta, kaj ni devas tiel ŝpareme disponi pri la mono, ke tute ne eblas akcepti tiun ĉi proponon.

Laŭ kgo Coyac, ĝi estas asocia kaj ne federacia problemo; la franca sekcio estas kontraŭ. Ankaŭ la vicprezidanto malrekomendis ĝin. La propono estas malakceptita.

La tria propono venis de la sama asocio kaj koncernis la eldonadon de membrokartoj.

Kgo Giessner rimarkigas, ke oni sendu el la orientaj landoj modelon de invitletero kaj LKK subskribos ĝin, se eblas. Kgo Jimenez, Hispanio, rakontas, ke en Hispanio ĉiuj IFEF-anoj havas sian landan membrokarton kun la landa- kaj la IFEF-numeroj.

La prezidanto opinias la ideon bona.

La proponon antaŭ la balotado reprenis la reprezentanto de la Pola Ferv. Esp. Federacio.

Pri la 4a kongrespropono ni povis deklari, ke la ellaborado de la kongresregularo jam okazis kaj ĝi estas baldaŭ presota. La invitilojn por sekcioj en la orientaj landoj prizorgas la L.K.K.

Akceptiĝis ankaŭ la 5a propono, t.e. ke al la junulara sekcio apartenu gejunuloj ĝis 28 jaroj. Aldoniĝis, ke la gvidanto povas esti pli maljuna ol 28-jara. La junulargvidanto d-ro Ferenczy deklaras, ke la gejunuloj pagas la saman kotizon kiel la plenkreskuloj, el tio do sekvas, ke ili havas la samajn rajtojn. La vicprezidanto diras, ke la kongresa regularo fiksas aĝon nur de la kromkomitatanoj, do estas afero de la junularo mem, kiel ili aranĝu sian propran aferon. Evt. ni povus ŝanĝi art. 13, se oni konsilas aldoni la fikson de la aĝo. Akceptite. D-ro Bácskai reprenas la proponon.

La sesa propono koncerne la sendadon de 2 kongreslibroj estas malrekomendata de la estraro. La prez. montras je tio, ke tia devigo kaŭzus por LKK grandajn financajn problemojn. Kiu deziras 2 kongreslibrojn, tiu povas mendi kontraŭ pago. Kgo Giessner subtenas la vortojn de la prezidanto. Laŭ li estos tre multekosta sendi al ĉiu asocio du librojn senpage. Kgo Antonsen rekomendis, ke la landaj asocioj, kiuj deziras havi kongreslibro(j)n, aliĝu kiel simpatianta partoprenonto. Por la landa asocio tio signifas nur modestan sumon kaj tiam oni ricevos ĉiujn kongresdokumentojn. La voĉdonado evidentigis, ke neniu estas por la propono, d-ro Bácskai sindetenis, la ceteraj kontraŭ. Malakceptite.

La sepa propono, ke nia devizo „La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn" estu uzata sen artikolo, kaŭzis diskuton. La prezidanto konsilis al la kunveno ne diskuti pri tiaj aferoj, ĉar ĝi estas io por la Akademio. Kgo Barnickel rekomendas ne uzi la sloganon sur la titolpaĝo, ĉar ĝi ŝajnas tie preskaŭ subtitolo de nia organo, tamen, ankaŭ li ne deziris diskuti pri gramatikaj aferoj. La saman opinion esprimis kgino Lemonnier. Kgoj Bipp kaj Narvala proponas serĉi novan sloganon. Kvankam kgo d-ro Bácskai reprenis la proponon nome de la pola asocio, la kunveno decidis forigi la sloganon.

La oka propono temis pri ŝanĝo de art. 19 de la statuto, koncerne la limdaton. Tio nun fariĝis 31.10. Propono sen rimarkigoj akceptita.

Pri *la naŭa propono*, ke IFEF aliĝu al UEA kiel fakorganizaĵo, jam pli frue estiĝis serioza diskutado.

Prezidanto de Jong enkondukis la proponon kaj montris je tio, ke ni ĉiuj estis kaj estas fieraj, kiel nia movado kreskis el malgranda, vigla grupo al nia nuna federacio. Ĝi estas memstara organizo kaj escepte unu estraranon, la ceteraj vidas nenian avantaĝon en aliĝo, ne por UEA kaj ne por IFEF. La unua kontrakto de kunlaboro plene kontentigas ambaŭ partiojn. Per la propono pri aliĝo oni jam enkondukas la skismon. La aliĝo al UEA enkondukos malpacon en nia movado, kio kaŭzos membroperdon aŭ eĉ likvidon de nia fervojista movado. Ĉiu IFEF-ano ja havas plenan rajton aliĝi al UEA kiel individua membro, ni lasu niajn membrojn liberaj en tiu afero.

Kgo Geroldinger subtenas la proponon, ĉar laŭ D-ro Zamenhof ni devas plifortigi nian movadon. Li proponas prokraston de la problemo, por ke la estraro povu profunde pristudi ĉiujn eblecojn. Kgo Garcia deklaras, ke ni devas esti faka organizaĵo de UEA, ĉar tiam la IFEF-membroj rajtos partopreni en fakaj kunvenoj dum UEA-kongresoj. Kol. Giessner proponas akcepti la aliĝon, ĉar UEA estas la plej granda Esperanto-organizo, kaj ĉar ĝi estas neŭtrala. Tamen li proponas kompletigan frazon, ke UEA ne tuŝos la

memstarecon de IFEF. La prezidanto intervenas: „Tio ne estas ebla, ni akceptu, aŭ malakceptu la proponon." Kgo Labordus deklaras, ke la nederlandaj fervojoj donas subvencion nur al puraj fervojistaj grupoj. Se oni akceptos la proponon, tio embarasos la anojn. Ni havas kontrakton, ni kunlaboras kaj tio sufiĉas. Kgo Barks preferis la ideon de kgo Giessner. Se post la aliĝo montriĝos, ke ni estas en embaraso, ni povos malaliĝi. Kgo Dolapčiev konsilas aliĝi, ĝi estas nur avantaĝo por Esperanto. Interrompo: „La kotizo estas 20 guld." Kgo Sredić petas prokrasti la proponon kaj esplori antaŭ ĉio la kondiĉojn de la aliĝo. Ni jam kunlaboras. La estraro ekzamenu ĉion ĝis la sekvonta kongreso. Kgo Greutert petas nin konscii, ke ni restos pure faka kaj memstara organizo. Se oni akceptas la proponon de Giessner, li subtenas ĝin, se ni, oni voĉdonu. D-ro Bácskai admonas, ke ni esploru la aferon el internacia vidpunkto. En Hungario oni estas kolektiva ano de UEA. Kvankam li subtenas la ideon de SAEF, la proponinto, dum la nuna jaro estas neniu kaŭzo por ŝanĝi nian juran formon. Ni povas kunlabori, kaj provizore prokrasti la aferon. La vicprezidanto, kgo Walder denove petas ne heziti kaj ne prokrasti la aferon. La prezidanto ripetas, ke ĉiu membro havas la rajton aliĝi persone al UEA. Ni agrable kunlaboras kaj petas al la proponinta asocio prokrasti la aferon por pli funda esploro. Kgo Greutert ne konsentas pri tio. Li petas voĉdonadon. El 21 voĉdonantoj estis 12 por aliĝo, 1 sindetenis kaj 8 estis kontraŭ.

La sekva punkto de la tagordo estis la estrarelekto. La prezidanto anoncis, ke la tuta estraro estas reelektebla. Ne envenis proponoj por aliaj kandidatoj. Li petas al s-ino Mira Lipićar, Jugoslavio, kgo Schrapp, Germanio kaj kgo Leclerque, Francio, ke ili formu kontrolan komitaton por la voĉdonado. Kiam kgo Bipp, Svisio, sin anoncas por partopreni en la kontrola laboro, la prezidanto proponas lin anstataŭ s-ro Leclerque, kiu ne estas en la salono. La komitato konsentas, ke la voĉdonkontrola komisiono konsistu el Mira Lipićar, Jugoslavio, kgo Schrapp, Germanio kaj kgo Bipp, Svisio. Dum la voĉdonado la ĉefkomitatano Labordus gvidas la kunvenon kaj montras je tio, ke s-ino Burgler, la redaktorino, ankoraŭ ne estas membro de FERN. Dum la jarkunveno oni ŝanĝos la statutojn de la nederlanda asocio.

La balotadon partoprenis 21 komitatanoj kaj la rezulto estas la jena. La tuta estraro reelektiĝis:

Prezidanto: kgo de Jong, 19 voĉoj
Vicprezidanto: kgo Walder, 21 voĉoj
Sekretario: kgo Poptie, 19 voĉoj
Kasisto: kgo Oosterwijk, 19 voĉoj
Redaktoro: s-ino Burgler, 19 voĉoj

La prezidanto dankis la komitatanojn pro tiu ĉi signo de fido. Li deklaris: „Ni akceptas, kvankam ni estas konvinkitaj, ke nia laboro ne estas senmanka. Manko de tempo ofte influas nian laboron por IFEF en malbona senco kaj jen kaj jen ankaŭ niaj kapabloj estas malsufiĉaj. Ni bone konsideru, ke kun la kresko de nia movado, kun la kresko de ĝiaj rilatoj en pli altaj medioj, kreskas ankaŭ la postuloj por la reprezentantoj de tiu movado...." Kaj poste: „....La ĉefa reprezentanto de IFEF devas esti aktive servanta fervoja oficisto, prefere ne tro aĝa. La konsekvenco de tiu rezonado estas, ke baldaŭ estas mia vico, kiel lasta de la klasika estraro, forlasi mian postenon en la movado. Por esti tute klara: Mi komunikas al vi, ke hodiaŭ komenciĝas mia lasta dujara periodo kiel prezidanto de IFEF.... Tio estas neŝanĝebla decido kaj mi rekomendas al la komitato, ke ĝi sufiĉe frue serĉu taŭgan anstataŭanton." Tamen, li promesis, ke se lia sanstato tion permesos, li akceptos kiun ajn funkcion en la movado, escepte la prezidantecon. Li dankis ankaŭ nome de la ceteraj estraranoj kaj promesis, ke ni ĉiuj plenumos taskojn laŭ niaj plej bonaj kapabloj.

La prokrastita pritrakto de la buĝeto ne postulis multan tempon. La prezidanto ripetis koncize la historion, post kio kgo Greutert deklaris, ke lia asocio akceptas ĝin en tiu ĉi nova formo.

Kiel revizoroj, resp. vicrevizoro elektiĝis kgoj Becker, Hardeveld kaj Lok, kiel anstataŭanto kgo van Leeuwen. Ĉiuj personoj loĝas en Nederlando kaj tio estas granda avantaĝo.

Kgo Giessner de la Germana Esperanta Fervojista Asocio invitis la kongreson al Fulda. La urbo estas bela kaj tre taŭga por kongresoj. Krome LKK jam diligente laboras kaj dum la kongreso ni havis la plezuron aĉeti la unuajn glumarkojn de nia 19a kongreso. *Fulda oficiala akceptita kiel kongresurbo.*

Kgo Dolapčev el Bulgario invitas la kongreson por 1968 (jubilea kongreso!) al sia lando, kvankam la urbon li ankoraŭ ne povas nomi.

Kgo Gimelli invitas la kongreson por 1969, aŭ 1970.

F-ino Lemonnier diras, ke la francaj

fervojistoj estas pretaj inviti la kongreson por 1969 al iu urbo en la mezo, aŭ sudo de Francio.
La komitato akceptis por 1968 Bulgarion kiel provizoran kongreslandon.
La *laborplano por 1966* estas:

1. La eldonado de la oficiala organo LIF.
2. Kontakto kun la koncernaj instancoj pere de FISAIC por akiri senpagajn vojaĝbiletojn por la estraro kaj komitatanoj por viziti la IFEF-kongresojn.
3. Presigo de la statuto kaj regularoj.
4. Esploro de eblecoj por plifortigi la landajn asociojn tie, kie oni malfacile povas transigi la kotizon al IFEF.
5. Plenumo de la decidoj de la komitato.

La plano estis akceptita sen rimarkoj.
En la *libera diskutado* kgo Bipp rekomendas kunlaboradon en la kadro de FISAIC por pli bonaj rezultoj. IFEF atingis pozicion, kiun ni ne atendis. Kvankam FISAIC estas nova movado, ĝi estas tre grava kj oni, precipe la fondinto s-ro Mollion, tre simpatias al Esperanto. En Svisio oni atingis grandan sukceson. La francaj kolegoj prezenti resumon al D-ro Schlössler.
Poste la prezidanto rekomendas sendi saluttelegramon al la foririnta s-ro Mollion, kion la kongreso akceptas.
Kgo Ružička el Ĉeĥoslovakio esprimis sian plezuron, ke li kaj lia edzino povis ĉeesti la kongreson kun helpo de LKK. Li donacis diapozitivojn pri la vaporfervojo. IFEF-prezidanto dankas pro la agrabla surprizo.
Ankaŭ la diapozitivoj pri Prago de kgo Hiža estas volonte akceptitaj.
Kgo Giessner deklaras, ke la nepritraktita punkto 13 estas tre grava. En la kongreso en Fulda oni intencas prezenti ekz. la uniformojn fervojajn de la staciestroj kaj diversaj funkciuloj ne nur al la kongresistoj sed ankaŭ al la publiko pere de la televido. Por ĉiu lando oni kunportu 2-3 uniformojn kaj disponigu homojn, kiuj tion prezentos.
Kgo Narvala opinias, ke kelkaj aferoj estas ankoraŭ neglektitaj, kiel ekz. la pasaĝertarifoj internaciaj. Li estas preta traduki artikolon pri pasaĝertrajnoj.
La redaktoro volonte akceptos liajn artikolojn.
Kgo Barks: Ni sendu gratultelegramon al s-ro Rosher. Li estas 90-jara; li konstruis fervojojn en la tuta mondo, en Afriko, en Kubo en Mezopotamio, Ruslando, Kalifornio. Li ankoraŭ daŭre laboras por Esperanto per terminaro. La komitato konsentas.
D-ro Bácskai atentigas la ĉeestantojn pri la hungarlandaj radiodissendoj en Esperanto. Invitas al UK en Budapest kaj montras je la diversaj avantaĝoj (nefervojistoj ricevos 50% rabaton, ktp.).
F-ino Lemonnier ripetas la vortojn de kgo Bipp. FISAIC estas la sola maniero por ion atingi ĉe la fervojaj administracioj. Ni invitu estonte ankaŭ FISAIC.
La prezidanto resumis poste la priparolitajn aferojn, la akceptitajn kaj 'neakceptitajn proponojn kaj fine fermis la kongreson dankinte la LKK-anojn pro ilia grandega laboro.

La protokolinto
Poptie

De s-ro Rosher ni ricevis je nia saluttelegramo la jenan respondon:
Mi tre dankas vin pro via afabla telegramo sendita de la kongreso al mi. Tre plaĉis al mi ke vi min memoris.
Bedaŭrinde, mi nun 90 jarulo, kiu Esperantistiĝis en 1918, tre malofte foriras el mia hejmo, kaj ne povas ĉeesti kongresojn. Tamen dum mia Esperanta vivo mi ĉiam laboris fervore por nia ideo, precipe pri fervojaj kaj teknikaj aferoj. Sed nun mi devas forlasi tiajn laborojn.
Samtempe mi ankoraŭ interesiĝas pri Esperanta vivo ĉiaspeca.
Bonvolu transdoni al la membroj de I.F.E.F. miajn dankon kaj bondezirojn por ĉiam plibona progreso rilate al iliaj aferoj.

Kore kaj samideane via,
Edward M. Rosher.

Korespondpetoj

S-ro H. G. Beverloo, H. Polakstraat 174 (Crabbehof), Dordrecht, Nederlando, 32-jara ĉefkonduktoro, edziĝinta, serĉas koresp. kun kolegoj en Germanio, Norvegio kaj Svedio.

F-ino Ma. José Moran, Camino de Tranco, 9 - 2° - izq, Bilbao, Hispanio, dez. kor. kun gefraŭloj 19-23 jaraj, por praktiki Esperanton.

S-ino Desmeth, 39 rue Seconde Reine, Bruxelles 18, Belgio, dez. interŝ. poŝtmarkojn pri Esp. kongresoj.

Bedaŭrinde ne ĉiuj raportoj kaj fotoj atingis ĝustatempe nian redakcion. Ĉar la presejo dum la someraj ferioj estas fermita, ni estis devigataj prokrasti la raportadon ĝis nia septembra numero.

Faka prelego, farita en la 18a internacia kongreso de I.F.E.F., la 18an de majo 1966 en Utrecht.

Kompilita laŭ faktoj donitaj de la Ĝenerala Informservo de Van Gend & Loos kaj tradukita de J. J. Labordus.

La mekanikigo de la pecaĵmanipulado.

Enkonduko.

La pecaĵtransporto en la diversaj eŭropaj landoj havas pro la strukturaj, socialaj kaj geografiaj cirkonstancoj en ĉiu lando sian propran evoluon.
Kontraste kun la nin ĉirkaŭantaj landoj ekzistas en Nederlando rilate al la pecaĵtransporto firma kunlaboro inter la rel- kaj vojtrafikoj, t.e. inter la Nederlandaj Fervojoj (N.S.) kaj Van Gend & Loos, la plej granda transporta kaj ekspeda entrepreno en Nederlando.
Ankaŭ pro la grupa sistemo de la fervojoj kaj pro la plene mekanikigita varmanipulado en la kargadejoj, la nederlanda fervoja pecaĵtransporto diferencas de tiu en aliaj landoj.

Ion pri la historio de Van Gend & Loos.

Van Gend & Loos konsideras la 18an de oktobro 1796 sia naskiĝdato, ĉar je tiu tago la ĉaristo JAN BAPTIST VAN GEND edziĝis kun MARIA FRANCISKA LOOS, la estrino de la gastejo De Kroon en Antwerpen. En tiu tempo la nomoj „Van Gend" kaj „Loos" jam estis konataj en transportista medio. La 18an de oktobro 1796, do, la du nomoj por ĉiam kuniĝis.
La agemo de la juna entrepreno disvastiĝis jam baldaŭ en la Norda kaj Suda Nederlandoj kaj eĉ ekster ili. La flavnigre pentritajn diliĝencojn (publikaj kaleŝegoj) oni vidis sur multaj vojoj. En tiu tempo la transporto sur la vojoj, kiuj ne estis bonaj kaj ofte ne pavimitaj, ne estis facila. Krome en la izolitaj regionoj la pasaĝeroj kaj varoj estis minacataj de rabistoj.
En la plej gravaj urboj Van Gend & Loos kontraktis kun la hotelistoj pri la tranoktado de siaj pasaĝeroj, plue la firmo konsideris necese, ke la dumvoja interŝanĝo de ĉevaloj kaj la hejmentransportado de pecaĵoj devas esti prizorgataj de propraj, fidindaj dungitoj. La sekvo estis, ke la nombro da faktorioj de la firmo rapide kreskis. En 1828 ĝi jam havis 18 oficejojn. La servoj de Van Gend & Loos estis laŭdataj de la samtempuloj. Famiĝis la bone risortitaj kaleŝegoj kaj ilia akurata veturado laŭ la horaro.
Kiam en 1839 la unua fervoja linio inter Amsterdam kaj Haarlem ekfunkciis, neniu opiniis, ke la rolo de Van Gend & Loos baldaŭ estis finludota. La fervojo rapide evoluis. Al la urboj, inter kiuj antaŭe nur la diliĝencoj veturis — nun ligitaj per fervojlinioj — plurfoje ĉiutage trafikis komfortaj trajnoj, kiuj estis pli rapidaj kaj ne tiom skuigis la pasaĝerojn kiom la kaleŝoj sur la malbone pavimitaj vojoj.
Estas kompreneble, ke la malnova entrepreno Van Gend & Loos estas sieĝita de la monstro „trajno".
Ja krom la pasaĝertransportado la fervojo ankaŭ ekprizorgis la transportadon de varoj, kiu dank' al la pli rapida veturado de la trajnoj okupis pli kaj pli gravan rolon. La sekvo estis akra konkurenca batalo.
Nuntempe ne plu estas parolo pri neniiga konkurenco inter la Fervojoj kaj Van Gend & Loos. Male, ĝi fariĝis la kuniĝo de du pograndistoj, kiuj reciproke bezonas unu la alian kaj kiuj en la pecaĵtransporto nur kune povas doni la servon, kiun la kliento atendas.
Post la unua mondmilito la kamiono estis pli kaj pli uzata kaj la fervojo baldaŭ rimarkis, ke ĉi tiu nova transporttekniko estas tre grava konkuranto. Por ke la fervojo povu konkurenci ĝi decidis:
unue, funde revizii la organizadon de la pecaĵtransporto kaj **due**, uzi la samajn ilojn kiel la kontraŭulo, nome la kamionon. La plej grava plibonigo estis la enkonduko de la grupsistemo en 1936, kiu rezultigis malplialtigon de la ekspluatadkostoj, sed antaŭ ĉio pli bonan kaj pli rapidan transportadon.
La fervojo uzis ĝis tiam la t.n. „navedmovan vagonsistemon", t.e., ke la vagonoj estis ŝarĝataj per varoj destinitaj por la lokoj, kiujn la vagono survoje preterpasis kaj por pli malproksimaj. La varoj por la malproksimaj lokoj kelkfoje devis esti transenŝarĝataj. La sekvo estis, ke la transportdaŭro estis longa. Nur al kelkaj pli gravaj urboj oni uzis rektajn vagonojn. La rapida transporto de la varoj inter tiuj urboj povis konkurenci kun tiu de la vojtransportistoj. Sed la transporto de varoj por la ceteraj destinoj daŭris tro longe, nome la ofta haltado de la trajnoj, kiuj veturis nur dumtage, por

esti ŝarĝataj kaj malŝarĝataj, kaj ankaŭ ĉar ili ofte estis metataj flanken por preterpasigi pasaĝertrajnojn. Plia malavantaĝo estis la granda nombro de bezonataj varvagonoj por ĉi tiu navedmova vagonsistemo (ĉiutage pli ol 1200 kaj ĉiu vagono havis cirkuladtempon de proksimume 3 tagoj). Pro tio la nombro da vagonoj por la pecaĵtransporto estis 4000. Estas kompreneble, ke la fervojo pro sia navedmova vagonservo troviĝis en malfavora konkurenca situacio.
Do antaŭ ĉio oni devis grave redukti la daŭron de la relpecaĵtransporto. Krom tio la Fervojoj komisiis al Van Gend & Loos, kiu ĝis nun prizorgis nur la lokan al- kaj distransportadon de la fervojaj sendaĵoj, la transporton al lokoj ne ligitaj per la fervojo. Tiu ĉi transportado povis okazi nur per kamionoj de la stacio al la koncerna loko.

Grupvagonsistemo.

Ĉe la reorganizado en 1936 nia lando estis dividita en distriktoj (en la komenco proks. 40, nuntempe 27), kiujn ni nomas grupoj. La plej grava stacio en ĉiu grupo estas la grupĉefstacio.
La transporto de iu loko en unu grupo al iu loko en alia grupo ĉiam trapasas la grupĉefstaciojn de la koncernaj grupoj. La transporto inter la grupĉefstacioj okazas en varvagonoj per la fervojo en la vespero kaj nokto. La transporto interne de grupo — la loka kaj interloka al- kaj distransportado — okazis en kamionoj dum la tago.
Tiamaniere estiĝis sistemo, per kiu en ciklo de 24 horoj en ĉiuj lokoj iom signifaj la varoj estis transportataj de la sendinto al la adresato.
Van Gend & Loos uzis por ĉi tiu plilongigita reltransporto por la lokaj servoj ĉarojn kun ĉevaloj kaj por la interloka transporto kamionojn. Sed ĉi tio ne estis la ununura maniero, laŭ kiu la Fervojoj eluzis la ŝarĝaŭton por konkurenci. Por la longdistancaj vojtransportoj la Fervojoj fondis filin-entreprenon: nome la Ĝeneralan Transportan Entreprenon, por ke la kliento, kiu preferis tion, povu sendi la varojn rekte de domo al domo per ŝarĝaŭto. Baldaŭ post la fondado de la filin-entrepreno ĝi fandiĝis kun Van Gend & Loos.

La taskoj de Van Gend & Loos pliampleksiĝas.

Pli poste — dum kaj post la 2a mondmilito — la Fervojoj transdonis en rilato kun la fervoja pecaĵtransportlaboro pli da taskoj ol nur la lokan kaj interlokan al- kaj distransportadon.
Van Gend & Loos nun havis la komision por la tuta manipulado en la kargadejoj de la grupĉefstacioj, t.e.: por la ŝarĝado kaj malŝarĝado de la pecaĵvagonoj, la laŭkvartala disigo de la sendaĵoj en la kargadejo, la enkasigo de frajtkostoj kaj rembursoj same kiel por grava parto de la pecaĵadministracio. La manipulado en la kargadejoj radikale estis mekanikigita, por ke la pli kaj pli kreskanta varfluo povu esti transportita. La rapidan mekanikigon ankaŭ kaŭzis la pli kaj pli mankantaj laborfortoj kaj la ŝanĝita laborklimato, en kiu ne plu estis loko por manipulado laŭ la malnova kutimo.

Uzado de paledoj.

La ĝistiama labormetodo en la kargadejoj kaŭzis, ke ĉiu pakaĵo, kesto k.t.p. individue devis esti manipulata. Kompreneble oni povis ŝpari multe da tempo — do mono — se oni povis atingi, ke la pakaĵoj por la sama destinloko estas kolektataj kaj kiel kolektiva ŝarĝo en unu fojo transportataj.
Ju pli frue la ŝarĝo estas unuo kaj restas tia — do de la sendinto ĝis la adresato — des malpli ampleksa estas la laboro.
En 1947 en Arnhem okazis la unua provo per la en Usono vaste aplikita paledosistemo per motor-forklevilo. La paledo ja estas grava por surmeti la kolektivan ŝarĝon kaj la forklevilo por transporti ĝin.
Multajn malfacilaĵojn oni renkontis, ekzemple la niveldiferencon inter la varvagonoj kaj la planko de la kargadejo, aŭ la plankoj de la vagonoj ne povis porti la pezajn motor-forklevilojn. Ankaŭ la planko de la kargadejoj ne taŭgis por la veturado de la forkleviloj.
Nun en ĉiuj kargadejoj la paledo-sistemo estas enkondukita. La kvarradaj motor-forkleviloj grandparte estas anstataŭataj de triradaj elektraj, kiuj estas pli higienaj kaj preskaŭ senbruaj. Krome ne plu ĝenas la ellasgasoj de la motoroj.
La enkonduko de la paleda sistemo signifas pli rapidan manipuladon de la varoj en kargadejoj. Krome ĝi ebligas la paledizitan dom' al dom' transportadon. La sendaĵoj estas surpalede alportataj al la kargadejoj, kaj se la aĵoj sur la paledo estas destinitaj por unu grupo, la paledo tuj estas transportata de la pordo en la vagonon. Sur la destina grupĉefstacio ĝi estas elvagonigata kiel unuo, kaj se la objektoj estas por unu adresato, kiel unuo transportata al ties magazeno. Bedaŭrinde ne ĉiuj adresatoj mendas plenpaledan ŝarĝon. Kie la interesoj de sendinto kaj transportisto akordiĝas, multaj sendintoj estas pretaj, jam ĉe la fino de

la produktadbendo uzi la paledojn. Pro tio jam 350 klientoj partoprenas en la paledo-interŝanĝo, t.e., ke ili aĉetas kvanton da paledoj, alportas la pecaĵojn sur paledoj al la kargadejoj kaj interŝanĝe reprenas la saman kvanton da malplenaj paledoj. Pro tio ili ĉiam posedas saman kvanton da paledoj.
La avantaĝo de la paled-uzado estas: malpliigo de la nombro da manipuloj kaj pro tio malpli da vardifektiĝoj. Kiam varoj amase koncentriĝas, tiaj situacioj pli bone estas solvataj pro la rapida transportado tra la kargadejoj, kio signifas ŝparitan tempon.
La enkonduko de la paledo-sistemo signifas, ke multaj iloj devis esti aĉetitaj. Nun oni uzas 275 motorajn kaj elektrajn forklevilojn, 930 manforklevilojn, 60 elektrajn manforklevilojn, 120.000 lignajn plat-paledojn kaj 19.000 kestpaledojn.
Pli ol 90 procentoj de la pecaĵoj estas mekanike transportataj. Kiam la uzantoj de la paledoj ne mem havas motor-forklevilon aŭ ne aŭtonivelan kargkajon, Van Gend & Loos uzas por la transporto aŭton kun hidraŭlika ŝarĝklapo. Van Gend & Loos nun havas 150 tiajn aŭtojn.

La 24 hora ciklo.

Nun iom pri la labormetodo por efektivigi la 24 horan ciklon. La sendaĵoj, kiuj ne estas surpalede alportataj, ĉe la pordo de la kargadejo estas grupe metataj sur la paledojn. Kiam la paledo estas plena, ĝi estas transportata per motor-forklevilo en la grupvagonon. Kiam la nombro ne sufiĉas por plenigi paledon, la sendaĵoj por diversaj grupoj estas metataj sur unu paledon, kiu estas transportata al grupdisigejo, en kiu estas paledoj: por ĉiu grupo unu. La sendaĵojn, kiuj ne estas paledizeblaj, oni rekte portas de la pordo al la rezervita loko en la koncernan grupvagonon.
Ĉiu grupĉefstacio sendas ĉiunokte almenaŭ unu vagonon al ĉiu alia grupĉefstacio. En la nokto la vagonoj laŭ fiksita horaro tra Nederlando. En la sama nokto ĉiu grupĉefstacio ricevas la vagonojn por ĝi destinitajn, kiuj tuj estas malŝarĝataj. La sendaĵoj estas disigataj por la koncernaj urbo-kvartaloj kaj la aliaj lokoj de la grupo.
Kiam al la grupo apartenas urbo, al kiu devas esti transportataj multe da varoj, tio okazas ankaŭ surpalede en grandaj apogĉaroj. En grandan grupvagonon oni povas meti maksimume 38 paledojn. En ĉi tiujn apogĉarojn oni povas stapli 44 paledojn.
La ŝarĝado de ĉi tiuj apogĉaroj daŭras duonan horon, la sama tempo estas bezonata por la malŝarĝado. Ŝarĝi la saman kvanton laŭ la senpaleda metodo daŭras pli ol 3 horojn kaj la malŝarĝado la saman tempon. La nova metodo, do, ŝparigas kvin laborhorojn por la ŝarĝado kaj malŝarĝado kaj tio koncernas horojn aŭ en la nokto aŭ dum la plej densa labortempo de la tago.
Krome la paledizado donas alian avantaĝon. La kapacito ĉe la malŝarĝ- kaj ŝarĝpordoj estas grave pli granda. La aŭto staras nur mallongan tempon antaŭ la kargadejo, do oni povas pli intensive uzi la aŭton. Cetere pro la rapida fluo tra la kargadejoj en la grupvagonojn, la kargadejo mem ne plu estas deponejo por la pecaĵoj, do povas esti malpli granda, kio ŝparas konstru- kaj prizorgad-kostojn. El ĉi tio ni povas konkludi, ke la paledizado donas esencan kapacitgajnon.
La enkonduko de la grupsistemo en 1936 signifis gravan plibonigon en la pecaĵtransporto. Krom la jam nomitaj profitoj ni povas konstati, ke la transportciklo en malpli ol 24 horoj ankaŭ malplilongigas la cirkuladtempon de la varvagonoj. La rezultato estas, ke ankaŭ la nombro da bezonataj vagonoj plimalgrandiĝis. Dum la navedmova sistemo oni bezonis 4000 varvagonojn, dum la grupsistemo nur 1300 vagonojn. Do ankaŭ grave malpliiĝis la manovrado. Pro la laŭhorara veturado la laboro en la kargadejoj povas esti bone planata.
Ĉiuj menciitaj avantaĝoj kune ebligas konkurenci kun la rapida transportado de la vojtransportistoj.

La uzado de la ĉevalĉaro finiĝis.

La enkonduko de la paledo-sistemo ne estas la nura modernigo en la entrepreno de Van Gend & Loos. Depost la jaro 1957 ankaŭ la ĉevalĉaro fariĝis historio.
La ĉevalĉaro malaperis kaj ĝi estas anstataŭita de malgranda kamiono „Commer" (elparolu: „Komer"). Ĝi fariĝis la kamiono por la loka al- kaj distransportado. Ĝi estas malpli longa ol ĉevalo kun ĉaro, do ĝi pli bone povas halti en la trafikplenaj butikstratoj. La direktilo troviĝas dekstre, tiel ke la ŝoforo povas elkaj eniri la kamionon ĉe la trotuaro kaj per tio eviti trafikakcidentojn.
Reveninte al nia elirpunkto, la kunlaborado inter la Nederlandaj Fervojoj kaj Van Gend & Loos, ni povas konstati, ke dum la pasintaj 25 jaroj dank' al la intensa kunlaborado inter la du entreprenoj, moderna kaj bone funkcianta fervoja pecaĵtrafiko estas kreita. Ĝi estas unika en Eŭropo.

Kunveno de la Terminara Komisiono

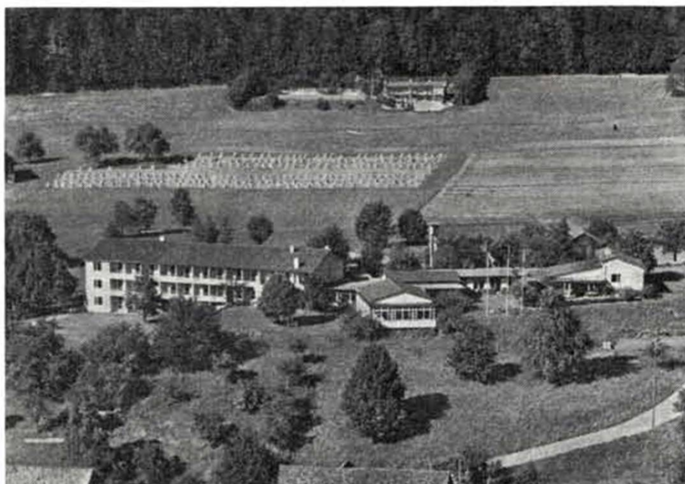
La Fervoja Terminareto de GEFA estas aperinta! Lastmomente, du tagojn antaŭ la kongreso. Tio estis la ĉefinformo, kiun la gvidanto de TK, sinjoro Ritterspach, en la lundon matene okazinta kunveno povis diskonigi. En ĉeesto de 25 personoj el 8 landoj li skizis la evoluon de la terminara laboro, kies celo, la publikigo de kiel eble plej kompleta, perfekta kaj sekve tre ampleksa terminaro, per la 2a eldono de la ĝenerala leksikono de UIC en aŭtuno 1965 denove pli malproksimiĝis. La decido de Stoke-on-Trent '63, eldoni kiel unuan paŝon reduktitan terminareton en poŝformato kun proksimume 2 mil terminoj, do estas nepre pravigita. Emfaze la gvidanto de TK kiel aŭtoro de la GEFA-Terminareto deklaris, ke la tradukoj ne estas sole lia propra verko, sed ke li utiligis ĉiun atingeblan materialon kaj ĉiujn kritiko-respondojn senditajn al li (kaj ĉi-loke li ankoraŭfoje dankas al ĉiuj skribintoj).
Precipe gravas, ke la verkon funde reviziis du spertaj vortaristoj, nome inĝeniero Broise (Francio), konata kiel aŭtoro de la „Teknika Terminaro pri Ŝoseoj kaj Pontoj" kaj de aperonta „Maŝinfaka Terminaro", kaj inĝeniero Haferkorn (Germanio), la Direktoro de la Akademia Sekcio por Teknikaj Vortaroj kaj gvidanto de la Terminologia Centro de ISAE. Ambaŭ estas kunlaborantoj de la eldonota Plena Ilustrita Vortaro, do la Fervoja Terminareto jam anticipas la fervojfakajn terminojn de tiu verko.
Post certigo, ke en la venontaj kvin jaroj TK ne ŝanĝos tradukojn en la Fervoja Terminareto, kiu unuafoje prezentas la terminojn en la Esperanta alfabetvico, stariĝis la demando, kiuj landaj sekcioj de IFEF sekvos la ekzemplon de Germanio per eldono de paralela, proksimume samenhava terminareto. Tion certe intencas fari Finnlando, Hungario, Jugoslavio, Nederlando kaj Norvegio, eventuale ankaŭ Francio kaj Svedio sekvos.
Viglega fariĝis la diskutado kiam temis pri la eblaj vojoj por daŭriĝo de la terminara laboro kaj ties celo. Publikigo de granda terminaro kun pli ol 10000 terminoj pro la altaj kostoj kaj pro la amplekso ŝajnas ĉe la nuna membrostato nek ebla nek nepre necesa. Sed alstrebinda estas la starigo en plurnacia kunlaboro de kiel eble plej kompleta „centra sliparo" (eble laŭ la modelo de ISAE), kiu estu je dispono al demandoj ktp. Sinjoro Sekereŝ transprenis la taskon dum la venonta jaro eltrovi el la diversaj faritaj proponoj unu vere realigeblan labormetodon, kiu kondukos antaŭen al tiu celo. Serioze avertis s-ro Ritterspach fine, ke oni ne estu tro optimisma rilate al rapida progreso sur tiu kampo: la Fervoja Terminareto nur estas malgranda paŝo, kaj neimageble granda estis la necesa laboro por ĝi; kvinoble pli ampleksa estas la UIC-leksikono, kaj tamen ankaŭ ĝi ne estas kompleta. Ni tamen daŭrigu!

Novaj grupoj en Danlando

En Danlando fondiĝis, laŭ informoj de s-ro Manuel M. Heidun, prezidanto de LAVESPA, **LA ESPERANTO-LIGO DE DANAJ MIGRULOJ,** mallongigite DVEL. La prezidanto estas S-ro J. Stig Hansen, Lundtofte skole, Kgs. Lüngbü, Danlando, kaj ĝi estas sekcio de la dana migrulmovado DVL.

LAVESPA estas nova mondmovado por invaliduloj, kripluloj k.s., kies prezidanto estas s-ro Manuel M. Heidun, Ellemarksvej 12, Aarhus C, Danlando kaj kies celo estas unuigi ĉiujn invalidajn, kriplajn geamikojn el la tuta mondo per Esperanto. S-ro Heidun volonte donos informojn.

Eŭropa Feria Semajno



La ĉijara Eŭropa Feria Semajno okazos en la Feria Domo BOLDERN de la 4-a ĝis la 10-a de septembro. Petu tuj informojn kaj anoncu vin por partopreno ĉe s-ro Hans Hunkeler, Poŝtfako 417, CH-5001 Aarau, Svislando.

Raporto pri la Junulara Kunveno de IFEF dum nia kongreso

La 16an de majo okazis la junulara kunveno. Ĉeestis dek-kvin gejunuloj el sep landoj. En la nomo de la IFEF-estraro partoprenis s-ro Otto Walder, vicprezidanto.

D-ro Imre Ferenczy, la gvidanto de la IFEF-Junularo, raportis pri la farita laboro. Li konstatis, ke en la lastaj jaroj la fervojista junularo pli aktive laboris.
En Aŭstrio okazis bonsukcesa skisemajno en du etapoj kun partoprenado de 80 gejunuloj. Tiu ĉi aranĝo estis vere internacia kaj akcelis bone la plifortigon de la amikeco inter nia fervojista junularo.

La junulara gvidanto de IFEF parolis detale pri siaj lastjaraj vizitoj diverslandaj. Li ĉeestis la jarkunvenon de la FFEA-Junularo kaj instigis por plua kunlaboro la francajn geamikojn. La pariza grupo aranĝas regulajn kunvenojn kun tre varia, interesa programo. Oni okazigis en- kaj eksterlandajn vizitojn.
En Germanio pliviglîĝis la movado. Sub la gvido de kolego Günther Doliwa komenciĝis la organiza laboro por sukcesigi la venontjaran IFEF-kongreson en Fulda.
En Ĉeĥoslovakio antaŭ nelonge oni komisiis junan kolegon por organizi la landan junularan fervojistan esperantan movadon. D-ro Imre Ferenczy lastjara vizitis ankaŭ Ĉeĥoslovakion por instigi al junulara laboro.
En Hungario la fervojista junularo partoprenis la subskriban kampanjon de UEA por la Jaro de la Internacia Kunlaboro. Aliflanke la gejunuloj helpas en la organizado de la 22a TEJO-Kongreso okazonta en sudhungarlanda urbo Pécs.
Alparolis preskaŭ ĉiuj ĉeestantoj. Flanke de IFEF-estraro kgo Otto Walder, vicprezidanto, salutis la junularon kaj menciis la gravecon, ke nia fervojista junularo havas du kromkomitatanojn en la IFEF-komitato.
Kgo Sredić Gvozden parolis pri la Jugoslavia Junulara Movado. Kgo Josef Hiža, Ĉeĥoslovakio, donis kompletigon pri la ekago de sia landa movado.
Aliaj reprezentantoj parolis pri la novaj planoj, kiuj antaŭvidas preparon de internacia junulara programo por Fulda, skisemajnon en Aŭstrio kaj eŭropan rondveturadon per aŭtomobiloj por propagandi Esperanton.
Post la kunveno okazis komuna fotografado antaŭ la kongresejo.

D-ro Imre Ferenczy
Junulara Gvidanto de IFEF

Esperanto - Presejo, Hardinxveld.